

平成28年度
第1回

東大和市地域公共交通会議会議録

平成28年6月20日

東 大 和 市

平成 28 年度
第 1 回

東大和市地域公共交通会議会議録

日 時 平成 28 年 6 月 20 日 (月)
午後 2 時 00 分～午後 3 時 40 分
場 所 東大和市役所会議棟 第 6 会議室

1. 委員の出席・欠席

出・欠	議席	氏名	出・欠	議席	氏名
出	1 番	鈴木 文彦 委員	欠	9 番	藤木 仁成 委員
欠	2 番	鳥谷 靖 委員	出	10 番	原口 一郎 委員 (代理 土谷氏)
出	3 番	安保 清 委員	出	11 番	島田 尚利 委員
出	4 番	楠木 行雄 委員	出	12 番	和田 明 委員
出	5 番	大川 裕己 委員	出	13 番	和気 康彦 委員
出	6 番	澤田 要一 委員	出	14 番	今野 浩児 委員
欠	7 番	仲 博史 委員	出	15 番	高橋 袈裟男 委員
出	8 番	尾崎 行雄 委員 (代理 藤澤氏)	出	16 番	内藤 峰雄 委員 (都市建設部長)

1. 市側出席者

職名	氏名	職名	氏名
都市計画課長	神山 尚	計画調整係長	関根 崇
		計画調整係主事	佐藤 真一

1. 次第

1 事務局から庶務報告

2 議事

(1) ちょこバスの利用状況等について (報告)

① ちょこバスの利用状況について

② 乗降調査の速報について

(2) ダイヤ改正等について

① 往復ルート在市役所停車時間を均等に設定することについて

② 起終点変更に伴うダイヤ改正 (上記①を反映) について

③ ちょこバス停留所の名称について

④ 往復ルートへの日曜・祝日ダイヤの導入について

⑤ 年末年始の運行日のダイヤを日・祝ダイヤとすることについて

3 その他

2. 傍聴者

0 人

○（神山都市計画課長） 皆さん、こんにちは。本日はお忙しい中、平成28年度第1回東大和市地域公共交通会議にご出席いただきまして、ありがとうございます。

開会前に、事務局から庶務報告をさせていただきます。

まず、委員の出欠についてご報告申し上げます。

本日の会議に当たりましては、藤木委員、鳥谷委員、仲委員から欠席のご連絡をいただいております。したがって、本日は定数16人に対し13人の出席をいただいております。よって、要綱第6条に規定する過半数に達していることをご報告申し上げます。

続きまして、前回の会議以降、新しく委員になられました方をご紹介させていただきます。

平成28年4月1日付で東京都交通局自動車部計画課長にご就任されました、和田委員様になります。それでは、大変恐縮なんですけれども、和田委員様、自己紹介をよろしくお願いします。

○（委員） 4月から東京都交通局自動車部計画課長になりました和田と申します。

このような公共交通会議の場はまだふなれなものですから、いろいろとご迷惑をおかけしますが、どうぞよろしくお願いいたします。

○（神山都市計画課長） どうもありがとうございました。

それでは、本日の会議の資料の確認をさせていただきたいと存じます。

事前に配付させていただいた資料であります。資料2-1、2-2、3-1、3-2、4-1であります。

また、本日机上に配布いたしました資料が、1-1、ちよこバス利用状況（平成27年度）、1-2、ちよこバス利用状況（平成28年4月～5月）、1-3、平成27年度収支表、1-4、乗降調査【速報版】と、最後に交通会議委員の名簿でございます。

大変申しわけありませんが、交通会議委員の名簿ですが、お名前に誤りがありましたので、ここでちょっと訂正させていただきます。8番の石川委員が尾崎行雄委員に変更になっているということです。大変申しわけありません。訂正させていただきます。

庶務報告は以上になります。

それでは、座長、よろしくお願いいたします。

- (座長) 皆さん、こんにちは。それでは、これから今年度の第1回地域公共交通会議を開催いたします。

きょうは、議事としては、ちょこバスの利用状況等についてという報告と、それからダイヤ改正等について、これまでに引き続いての改善の取り組みについての議論をしていただくというような形になります。お暑い中、恐縮ですけれども、しばらくよろしく願いをいたします。

それでは、議事に入ります。

最初に議事1、ちょこバスの利用状況等について。これは報告事項です。事務局から報告のほうをお願いいたします。

- (神山都市計画課長) それでは、ちょこバスの利用状況について報告させていただきます。座って報告いたします。

最初に資料1-1をごらんください。

資料1-1は、ちょこバス利用状況(平成27年度)のグラフでございます。緑の線が26年度の実績、赤い実線が27年度の実績になっております。赤は3種類ありますけれども、一番上の太いのは循環と往復を足した合計の実績です。そして、点線のほうが循環のほうの実績になります。一番下の細い赤の線が往復ルートの方の実績になります。一番上についておりますのが黒の線で、これが当初の予測値ということになっております。

平成27年度の状況でございますが、平成26年度実績の94.6%の乗客数というところですね。予測値に比べますと、63.8%ということになっております。赤い線が27年度でありますけれども、若干、緑の26年度を超えているところも何か所がございます。3月につきましては、26年度、緑を赤いほうが上回っておりますけれども、ここはルート変更後をしておりますので、ルート変更前と比べてプラスになっているといった表でございます。

1枚おめくりください。2ページになります。

2ページは、運賃収入の推移ということです。同じく赤が27年度、緑が26年度ということになっております。26年度の運賃収入は146%の実績ということです。予測値に比べますと、56.5%といったところですね。

じゃ、すみません、もう1枚おめくりいただきまして、資料1-2をごらんください。

資料1-2、こちらは平成27年度と28年度の比較表でございます。27年度が赤、28年度が青ということです。まだ4月と5月の実績しか出ておりませんけれど

も、前年度に比べましてプラスということに、こちらもなっております。循環も往復も両方プラスということで、合計もプラスというふうになっております。

もう1枚おめくりいただきまして、ちょこバス利用状況の運賃収入の推移でございます。

運賃収入のほうも、前年度に比べまして28年度は、4月と5月の実績でありますけれども、プラスに振れているといったところでございます。

続きまして、もう1枚おめくりいただきまして、資料1-3をごらんください。

こちらは、右下にございますように、西武バスさんに作成していただいている表でございます。27年度通年を通しての実績ということになっております。上段、上のほうが収入になっております。収入は、税込みで1,848万9,222円ということです。

それで、これを循環ルートと往復ルートに便宜的に割り振っております。割り振りの仕方なんですけれども、現金とICの比率でルートごとに配分しております。と申しますのは、回数券を2,000円で買いますと、それを使ってどちらのルートに乗るかというのがちょっと把握できません。ですから、ICと現金のほうは乗ったルートがわかりますので、その比率で回数券のほうも按分してつくっているようでございます。

経費のほうはその下に出ておりまして、経費の合計が、真ん中よりやや下ですけれども、7,272万1,972円ということになっております。循環ルートの内訳は、循環が5,051万7,122円、往復が2,220万4,850円ということで、収入と経費を差引きした収支差がマイナス5,423万2,750円、循環のほうはマイナス3,673万926円、往復がマイナス1,750万1,824円ということになります。これを収支率であらわしますと、合計が25.4%、循環のほうは27.3%、往復が21.2%ということで、収入が推計ですので、この収支率もあくまでも推定値ということになっております。

続きまして、資料1-4をごらんいただきたいと思っております。

資料1-4は、ちょこバスの乗降調査の【速報版】ということになります。あくまで概要ということです。表紙をおめくりいただきますと、調査概要がございます。

1ページ、調査概要です。調査日程は、28年4月17日、日曜日と、19日、火曜日に行っております。調査内容は、乗客ごとに乗車停留所及び降車停留所を調査しております。調査事項は、乗降の停留所、性別、年齢層——これは目視です、それから乗り継ぎ状況、利用目的等でございます。

1枚おめくりいただきまして、2ページをごらんください。

2ページの1番は、時間帯別乗客数であります。2番は、年代別の乗客数であります。年代については、調査員の目視ということになります。これをグラフにしたのが、もう1枚おめくりいただきまして、3ページをごらんいただきたいと思います。

時間帯別の乗客数、外回り、内回り、往復ということです。灰色の線が合計になりますけれども、やはり日中の利用が多いということがうかがえます。内回りは若干、午前中の利用のほうが多いということがうかがえます。

1枚おめくりいただきまして、4ページをごらんください。

4ページは、男女別、年代別乗客数ということです。一番上の表ですけれども、青が男性、赤が女性です。女性の利用のほうが圧倒的に多いという状況がうかがわれます。特に60代の女性の利用が非常に多いということです。

真ん中のグラフは、年代別の乗客数です。こちらも60代以上の利用が非常に多いということがこのグラフからわかります。

1ページおめくりください。5ページをごらんください。

5ページ、6ページは、バス停留所の利用状況であります。5ページが17日の日曜日、6ページのほうが19日の火曜日であります。右側に乗車と降車の合計が出ておりますけれども、例えば5ページであれば、上から7番、上北台駅、82人、この辺が一番多くなっております。それから、下から5行目ぐらいですか、44番、玉川上水、40人ということで、これも大きな数字になっています。一番下の48、東大和市駅は19です。こちらのほうは、そんなに多くはないといったところであります。

それから、ちょっと飛ばしまして、7ページをごらんいただきたいと思います。

バス停留所ごとの利用状況ということになっております。一番右側の表が、乗車と降車の人数を合算して、それを多い順に並べたものです。バス停の利用率が一番多いところということになります。1番が上北台駅の190ですね。2番が東大和市役所、3番が武蔵大和駅入口、4番が玉川上水駅、5番が湖畔集会所、6番が東大和市駅、7番が二ツ池公園、8番が湖畔、9番が南街、10番が清水観音堂といったところで、大体駅と湖畔方面、それから市役所、こちらの利用がバス停としては多いということがうかがわれます。

もう1ページおめくりください。8ページになります。

8ページは、利用目的別の乗客数ということです。一番上の表で、合計欄を見ただけですと、通勤通学が132、通院が75、買い物が108、その他が262ということです。通院と買い物を足しますと、全体の3割を超えるような状況です。通院と買い物が多いなといったところです。

1ページおめくりください。9ページであります。

今の表をグラフにしたのが一番上ですね。利用目的別の乗客数ということになります。通勤通学は、やはり火曜日のほうが多いということです。通院も火曜日、平日のほうが多い。それから、買い物は、日曜日と平日がほぼ均衡しているような状況です。

それと、利用目的別の年代別の一番下のグラフを見ていただきたいんですけども、一番下の19日、火曜日ですね。平日で、通院のところが59ということで飛び抜けております。これは、60代以上の方の通院利用が平日の場合は非常に多いというのがここであかがわかります。

10ページおめくりください。10ページをごらんください。

10ページは、乗継利用者が利用した停留所であります。一番左が、乗継利用者が乗車したバス停、真ん中が乗継利用者がおりたバス停、一番左がその合計になります。乗継利用者が主に利用しているバス停は、右側の合計欄から南街、玉川上水、東大和病院、それから仲原3丁目、狭山1丁目、東大和市駅、この辺からの利用が乗継利用者は多いということがこれであかがわかります。

11ページをごらんください。

上のグラフは、乗り継ぎした方の中での年代のグラフになっております。60代以上の方の乗り継ぎが多いというのがこのグラフでわかります。

それから、利用目的別ですけども、乗継利用者の利用は、通院、それから買い物あたりがやはり多いということで、通勤通学の乗り継ぎ利用は少ないということがこれでわかります。

12ページをごらんください。

12ページの一番上のグラフは、黄色が往復ルートから循環ルートに乗り換えた人数、それから緑の網かけが循環ルートから往復ルートへ乗り換えた人数ということで、ちょっと理由はわからないんですけども、往復から循環へと乗り継ぎしている人が多いという状況があかがわかります。ちょっと理由はよくわかりません。

以上、利用状況について簡単に報告させていただきました。

○（座長） ありがとうございます。

今、ちょこバスの利用状況についてということで、実数をベースにした報告と、それから乗降調査の速報ということで、乗降調査のほうは、まだ細かな分析までは行っていない段階だろうと思いますけれども、速報ということでご報告をいただきました。

ご質問とか、あるいはお気づきの点などがあれば、お願いしたいと思います。

どうぞ。

- （委員） 今、報告を聞かせていただきましたけれども、1 ページ目の乗車人員の推移というところで、あくまでも比較しているのは昨年であって、過去の、ルートを改正する前のたくさん乗ってくれていたということには何も触れていないんだけど、これでは、めでたし、めでたしで終わっちゃうと思うんです。

僕は、前回か前々回に、今のちょこバスは、このままではいけないので、何とか乗車数が伸びるような努力をこの会議でしなくちゃいけないんじゃないかというご提案を申しあげましたけれども、相変わらず全然、見比べて、若干上回っているところ、あるいは下回っているところがあったっていいんです。そうではなくて、目標からどうしてこんなに下回っているのか、目標はどういうことを想定してつくられたものなのか、それに到達するにはどうしていったらいいのかというようなことをやはり話し合わないと、このままでは今のままからちっとも変わらない。

収入も、前年よりいいからということではなくて、これはもう12%値上げしたわけですから、よくて当たり前です。もっと厳しくちょこバスの状況を分析して、今後どうするか、そういうお考えがあるのか、ないのか、お聞きします。

- （座長） 事務局、いかがですか。

- （神山都市計画課長） おっしゃるように、分析しなきゃいけないということで、まずはOD調査を4月にやらせていただきました。詳細な分析はこれからになりまして、あくまでも概要の速報ということです。

それとあと、お客様をふやす取り組みについては、この後の議事の中で、今までもお話ししてきましたことの継続ですけれども、次の議事の中でやらせていただくということで考えています。

以上です。

- （委員） わかりました。ありがとうございます。

- （座長） ほかに。

どうぞ。

- （委員） 資料1-4の6ページに、バス停留所利用状況19日（火）というのがありまして、その後の7ページまでいくと、バス停留所ごとの利用状況があつて、上から4番目の番号3の東大和八小北というのは、これは全くゼロになっているんですが、

こういうことはやっぱりあり得るんですかね。つまり停留所の選定を誤ったということじゃないのかということなんですが。

○（神山都市計画課長） 実際にバスに乗り込んで調査していますので、この日はお客様がいなかったということだと思います。この辺は、そんなに余りお客様が多いバス停でもありませんので、この2日間では、お客様はいなかったと。

○（委員） 以前の2年前のルートにもあったところですか。

○（神山都市計画課長） 前からあります。

○（委員） そうですか。ありがとうございました。

○（座長） ほかにほかに。
どうぞ。

○（委員） 資料1-4の8ページのところにある、その他という、分類していますよね。分類の中にその他というのがあって、ほかは通院とか、買い物とか、通学とかいうものがあって、このその他というのはどういうことが入ってくるのでしょうか。その他のところに、解釈として。

○（座長） どうですか。

○（神山都市計画課長） 通勤通学、通院、買い物以外、全部なんですけれども、例えばレジャーで遊びに行くとか、友達と会いに行くとか、親戚の家に行きますとか、そういうものが全部ここに入っているということです。

○（委員） それは、その調査のときに聞き取りをしているんですか。

○（神山都市計画課長） 原則、聞いています。あと、お見舞いとか介護なんていうのも結構あったそうです。

○（委員） そうすると、中身がどういうものかというのは、ある程度は把握できている

ということですか。

○（神山都市計画課長）　そうですね、余り立ち入って聞くということにはできないんですけども、さらっと聞いて。

○（座長）　ほかには。

○（委員）　もう一ついいですか。

この資料1－4の8ページを見ると、6というのがあって、利用目的別乗客数というのがあるけれども、通勤通学が全部で132となっていて、合計の577から見ると2割以上ありますよね。結構あると思うんですよ。

ところが、乗り継ぎになると、さっきもご指摘があったように、もともと乗り継ぎはそう多くないんでしょうけれども、11ページ、12ページで見ると、それぞれ1人ずつ。これは何かどういう、例えば後から出てくる乗り継ぎ時間が、朝急いでいる通勤通学客には、そんな時間じゃ無理だとか、乗り継ぎに時間があって困るとか、何か感じられたことはありますか。

○（神山都市計画課長）　OD調査をやる中で、乗り継ぎを通勤の方はなぜ利用しないんですかという聞き方はしていないので、あくまで推測になってしまうんですけども、おっしゃるように、やはり通勤通学の方は時間に急かされて動いていると思いますので、乗り継ぎしますと、やっぱり東大和市役所で現状10分以上待つような形になりますので、その辺が敬遠されているのかなというふうに思っていますけれども。

○（委員）　これはかなり興味深いデータですね。だから、改善のしがいがあるかもしれませんね。

　　以上です。

○（座長）　ほかには。

○（委員）　あの調査は、引き続き何回か予定されていますか。やっぱり本数が少ない気がするんですけども、どうでしょうか。

○（神山都市計画課長）　10月で起終点の変更を考えていますので、その前に一回これ

をとっておこうというので、今回やらせてもらっています。

- (委員) 変えてからもとる。
- (神山都市計画課長) 変えてから、また落ち着いて、ちょっと時期を見ながら検討していきたいと思っています。
- (座長) ほかにはいかがですか。
どうぞ。
- (委員) この1-1から1-3、これ非常にデータとして有効な活用できるデータなんです。ここで今受け取って、初めて見るわけです。もっとよく見ていくと何かあるかもしれないですけども、特に一番、先ほども意見が出ていましたけれども、当初の目標予測値、この設定値というのがいつも気にかかる、もう一度何か検討してみてもいいかなと。予測値というのは何かかなと思うんですね。この実績との乖離が、いつも離れた状態で、それが続いているということで、これは見ておくだけでは意味がないんじゃないかなと思うんですね。この辺は一つの原因じゃないかなと思うんですね。
- (座長) 今のご意見はどうですか。
- (神山都市計画課長) 予測値、この会議でも何回かお話が出ていると思うんですけども、予測値は結構、強気な予測だったかなと思っているんです。循環ルートが、当初、1日500人は乗っていたという計算があるんですけども、一番最初の当初ルートです。それに近いルートに戻していますので、運賃改定によって、大体2割ぐらい逸走があったとしても、400人ぐらいは乗るだろうという、本当にアバウトですけども、そういう計算でいたわけなんですけれども、実際には400人、循環に乗っていないという状況があります。
その違いは何かと考えると、当初と違うのは、やっぱり起終点が一番大きなところなので、今回は起終点を当初に合わせて上北台駅に戻しましょうという、そこはやらせていただきたいというふうに思っているところです。
以上です。
- (委員) 参考に聞きたいんですけども、営業の路線バス、例えば西武さんや立川さ

んがいらっしゃいますけれども、恐らく営業の路線バスの場合も、事業ですから、予測値というものを路線について設定していると思うんですよ。実績があるんだから、日々出ているということですね。それが予測値に対して、やはりこのように大きくかけ離れた状態なんですか。それとも、その辺はどういう、実務上はどうなんですか。

- （座長） 西武さん、何かご意見ありますか。

- （委員） 一般の普通の路線の話ということですよ。新規に運行したりする場合については、予測を立ててという形をやっております。それに対してどういう結果があったというところで、その結果を見て人数だったり、運行時間帯だったりを見直したりというところになっております。
一方で、今運行している路線に関しては、前年との比較を中心に見て、お客様の流れがどう変わっているかというのを見ながら増便・減便や運行時刻の変更の必要性があるのかというのを見きわめてやっているような形で、通常の路線バスについてはやっています。

- （委員） それはやはりバス会社と、それからその地域によっていろいろ、さまざまあるんですか。

- （委員） そうですね。それこそ、小さいアパートなり集合住宅ができるだけでも、お客様の流れというのは変わってきますし、または時刻を変更しただけでも、ほかの路線との兼ね合いとかもあったりするので、人の流れが変わったりということがありますので、日々細かくは追い切れないんですけども、全体の流れがどうかというのは見えています。

- （委員） 予測と実績との乖離状況というのは、皆さんの体験上、東大和のこの状況というのは、こんなの当たり前だよとか、それとも、これはかなり客が出ているなど、そういう判断とかはつくものですか。その辺も参考に聞きたいんですけども。

- （委員） この数値ぐらい、この予測値の違いというのと、なくはないかなというところで、見込みが甘かったなというような予測を立てて、いろんな計画を実施することはありますが、そうした状況があったら、それを事実として受けとめて、それに対して

ふやす、これを実質の予測値に近づける努力をするのか、逆に実績に合って、そのお客様に対するサービスをどうするかというのを、どちらかを検討していくような形になるかと思います。

○（座長） ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。

○（委員） これからの考え方のベースとして、今の実績があるじゃないですか。この実績どおりのことをやっていくほうがいいのか、もともと需要がどの辺にあったかというのがあって、それに対して是正していくのかなという、そこら辺なんですけれども、軽くこれ、きょう配付されたものを見てわかったのは、意外に通勤がいるよねと。乗り継ぎもいるのかなというふうに思って、乗り継ぎには全然利用されていない。通院は、仕方がないから時間がかかっても行きたいという、そういう事情が絶対あるなどというのが見えるわけですね。買い物でというのはちょっとよくわからないんですが、60代以上になってきて、これ多分、男性と女性と分けると、何かおもしろい傾向が出てくるんじゃないかなと。男性が年をとるにつれて、乗るようなのか。女性は比較的、微増というか。これ60代じゃないですよ。60代以上だから、含まれているので、その辺が見えてくるのかなと。

やっぱりこういうふうに60代以上という、バスに乗っていても、もうほとんど60代以上じゃないかと思えるぐらいの、そういうグラフのつくり方ですので、あと実際に、一方的に乗り継ぎが少ないということでもあります。多分、乗り継ぎの時間が短ければ、通勤客はふえていく要素があるのかなと。そこら辺をどういうふうに考えるか。我々も考えていかなければいけないと思いますけどね。

○（座長） 今の通勤ですけれども、通勤について、通勤目的で乗っている人が、例えばどの区間で目立つとか、そういったような傾向はありますか。

○（神山都市計画課長） ちょっとそこは分析していないんですけれども、見た目だと、湖畔の方が通勤で使うのが多いようです。

○（座長） 武蔵大和駅へ出るとか。

○（神山都市計画課長） それか、上北台か。

○（座長） 上北台へ出るとか。

○（神山都市計画課長） はい。

○（座長） そうだとすると、事実上、乗り継ぎというのはそんなに関係ない使い方だということですね。だから、この辺はまたちょっと詳細に分析してみると、また傾向がもう少しわかってくるかもしれない。

それと、当初の予測値というのは、確かにその予測値が甘かったかなというのは確かにあるんですけども、これはあくまで実際にまだやっていない段階での予測値ですから、これで実際にやった状態で1年以上の実績が出てきているということであれば、今後の議論のベースとしては、目標値は目標値でその当時の考え方というのはあるにしても、実績をふやすのに今後どうしていくかというほうが、多分、現実的な考え方だろうなというふうに私は思います。

○（委員） あと、往復ルートなんですけど、今、体育館で無料の送迎をやっていますよね。あれはこの往復ルートを考えるときには考慮に入らなかったんですよね。乗っている人、私がよく見るのは、北側のいわゆる循環、ロンドの循環バスを見ているんですが、あの大きいバス、ほとんど乗ってないように見えるんですよ。南のほうで動いているのがどうか知りませんが、その辺、何か情報は入っているかどうか。往復ルートに人が乗らないというのは、それも相当影響しているのかなという気がして、その辺お聞きしたいんですが、何か情報は持っていますか。

○（神山都市計画課長） 体育館のほうで走らせているバスなんですけれども、あれは体育館の利用者に限るということと、事前の登録をしている方だけなんですよね。誰でもすぐ手を挙げれば、乗って体育館に行けるかということ、そういうわけでもありませんので。ごめんなさい、ちょっと基礎的なことを押さえていなくて申しわけないんですけども、どのぐらい登録があるかとか、その辺もちょっと押さえていなくて申しわけないんですけども。市役所も来るんですよ、その体育館が走らせているバスが。そこを見る限りだと、余り乗っている印象はちょっとないかなと。

○（座長） ほかにどうですか。

どうぞ。

- (委員) ちょっと気になったところがあったんですけども、資料1-4の10ページに、先ほど乗継利用者停留所の一番右側に、乗り継ぎが多いということで、南街からずらっと並んでいるんですけども、この数字を7ページのバス停留所ごとの利用状況の右側の乗降者数の合計値と重ねると、総じて大体乗り継ぎが多いところというのは中段から上位に食い込むんですが、玉川上水駅とか、あと東大和市駅ですか、駅と接続するバス停については乗降客が多いということが推測できるんですが、駅以外のところで、例えば南街にしても、狭山1丁目ですか、こういったところも実際は乗降客が多いというところは、リンクしているんですね。

一方で、乗り継ぎでないところでも乗降客が多い湖畔集会所とか、二ツ池公園とか、そういったところも逆に乗り継ぎ箇所として設定することで、利用者数の増加につながるのではないかなというふうに、ちょっと安易に考えてしまったんですが、先ほど事務局のほうから、往復から循環への乗り継ぎは多いんですけども、循環から往復が少ないと。理由はちょっとわかりませんということなんですが、逆に、乗り継ぐときの時間の設定ですか、すぐ接続していないといったところの利便性も絡んでくるかもしれないんですが、逆にそういう循環から往復への利用者数をふやすためには、こういった乗り継ぎポイントを駅以外のところでも新たに考慮するのも一つの増収対策としては、やり方としては挙げられるんじゃないかなというところが、すみません、ちょっと気になったので、申し上げさせていただきました。

- (座長) ありがとうございます。

何かコメントはありますか。

- (神山都市計画課長) 乗り継ぎのポイントは、今、東大和市役所だけです。市役所で両方のバスが接続してしまして、長くとまっているので、両ルートとも。そこで接続するような、そういう形になっています。

乗り継ぐには、両方が長くとまっている必要はないので、片方の乗り継ぎの時間を、とまる時間を短くしましょうということで、今、話が進んでいるところです。

- (委員) 東大和市役所でしか乗り継ぎができないんですか。そうすると、この10番の南街が一番多いというのはどういう……

- (神山都市計画課長) ごめんなさい。これは、市役所での乗り継ぎを使った方が、ど

このバス停で乗って、どこでおりましたかという、そういう表なんです。

- （委員） ああ、そういうことですか。
- （神山都市計画課長） ですので、南街のバス停から乗ったか、もしくはおりた方が乗り継ぎを使っているのが多いという。
すみません、ちょっと説明不足でした。
- （座長） 母数が少ないので何とも言えないんですけども、この乗り継ぎ利用の、例えば南街が乗車9で一番多い。ただ、この南街で乗って、それで乗り継ぎをした人がどこへ行っているんだろうというあたりのところは、ちょっとやっぱり気にはなるんですけども、その辺はわからないですか。
- （内藤委員） OD調査ですから、それはデータはありますので。
- （座長） データはあるわけですね。
- （内藤委員） 細かい分析をするときにはそれを。
- （委員） 普通に考えると、ハミングホールで乗り継いで駅まで行くというのは当然考えられるんですけども、実際は1人ですよ。だから、そういう乗り継げるよというアナウンスをしない限りは、今していませんからね。市役所以外は無理だと、しないということで、そういうことをアナウンスすればふえるのかなという気はするんですけどね。
- （座長） それでは、この乗降調査の続きをもう少し進めた段階で、またちょっと実際の利用状況等を見ながら議論を深めることにしましょうかね。そうでないと、なかなかこれ以上のどういう状況なんだろうというあたりはつかみにくいなというふうにも思いますので、ちょっとそんなふうを考えさせていただければというふうに思います。
乗車人員等につきましては、とりあえずここ一、二年の状況というのをを出していただいているわけですけども、これをベースにどう利用促進を図っていくかというあたりのことを考えていければというふうに思います。

収支率等の推定値を見る限り、全国的に見たら、どちらかといったら悪いほうではないんですけども、大都市圏で見ると、やっぱりちょっと余り感心した数字ではないので、やはりもう少し乗ってもらい、もう少し収支率を上げていくというようなことは考えていく必要があるだろうと思いますので、この辺について、またいろいろ議論を深めていければというふうに思います。

では、またもし関連するようなことがありましたら、この後の議事の中でもご意見を出していただくということにしまして、とりあえず2つ目のダイヤ改正等についての議事のほうに進ませていただこうと思います。

それでは、ダイヤ改正等について、まとめた説明でいいですか。

○（神山都市計画課長） ①と②を先に。

○（座長） ①と②、そうですね、はい。

じゃ、ダイヤ改正等について、①の往復ルート在市役所での停車時間を均等に設定することについて、それから、②起終点変更に伴うダイヤ改正についてという部分について、説明をお願いしたいと思います。

○（神山都市計画課長） それでは、これまでの協議の経過ですけれども、簡単に復習させていただきます。

平成28年10月1日に総合福祉センターというものが東大和市の桜が丘に開設します。バス停でいいますと、往復ルートの市民体育館と玉川上水駅の間ぐらいになります。市民体育館と玉川上水の間です。ここに10月に総合福祉センターが開設するということです。

それで、この開設の時期に合わせて、今考えているのが、大きく分けて2つあります。

1つは、循環ルートの起終点を、今、東大和市役所になっているものを上北台駅に戻す。これは、平成15年2月に、当初ちょこバスが運行を開始したときの起終点、そちらのほうに戻すということが1つです。

それとあと、総合福祉センターが開設しますので、その前にバス停を新たに新設するという事です。その2つによって、収入の増をまずは図りましょうということが1つです。

それともう一つは、前回までは、今申し上げたのは収入の増で、経費の減ということも考えましょうということで、前は往復ルートに日・祝ダイヤを入れましょうかと

いうお話をさせていただきました。

それともう一つ、年末年始なんですけれども、今、元旦が運休になっておりまして、それ以外の年末年始は通常運行しておりますので、元日以外の年末年始に年末年始のダイヤを入れたらどうかという、それをご提案しております。

それで、10月1日に実施したいと考えておりまして、それには本日の会議で協議が調ったものは反映させていただきたいと。本日の会議で協議が調わなければ、この10月1日の実施については、ちょっと見送りをさせていただきたいと思っております。といいますのも、この後、契約なりをしまして、いろんな履行関係がありますので、7、8、9という3カ月ぐらい、この後必要となってきますので、本日の会議で決まったことは取り入れますけれども、そうでないものは原則として10月1日に反映するのは難しいという、そういう状況になっております。

それでは、資料2-1をごらんいただきたいと思います。

資料2-1は、往復ルートの市役所バス停での停車時間を均等にするダイヤの設定についてということです。

前回までに、循環のほうの起終点を上北台駅に変更するダイヤ、それは承認いただいております。ダイヤについては前回で承認していただいているんですけれども、ここでちょっとご提案するもので、若干の修正が加わるということです。どういう修正が加わるかと申しますと、資料1をごらんください。

往復ルートの市役所バス停での停車時間ということで、(1) 現行ですけれども、Aとして、東大和市駅から玉川上水方面に向かうバスが、市役所の前のバス停を発車するのが28分という時刻表になっています。市役所に到着するのが35分ということで、この間、時刻表上7分で到着すると。これは調整時間を含めての7分ということです。

右側にいって、停車時間。市役所で10分間停まった後に、45分に市役所を出るというような形になっております。

反対の玉川上水から東大和市駅へ向かう方向につきましては、市役所の前のバス停を出るのが02分で、市役所に到着するのが03分。市役所で7分間停車して、10分に市役所発ということで、この時刻表上、Aが10分でBが7分という差異が生じているということです。

改正案につきましては、Aの枠の中をごらんいただきまして、上のほう、(1)の現行のほうは、7分かかっていたものを4分ということで、3分ここで短縮しております。太い枠の中をごらんいただくと、3分短縮しております。この3分を使いまして、Bのほうの7分という網かけのところを見ていただきまして、下の網かけは10

分ということで、その3分を使って10分というふうに変えております。

これによりまして、改正案では、市役所での停車時間が10分、10分と。どちらの方向から来ても10分停車するという、そういうダイヤに変えさせていただきたいと。

このほうがお客様も同じ10分、停車時間は10分だということでわかりやすいですし、それから、この往復ルートが市役所に10分とまる間に循環ルートが入ってきて乗り継ぐという形になりますので、乗り継ぎの安定性というのを考えますと、両方もとも10分、同じ時間のほうがよろしいだろうということで、これをご提案させていただいております。

これに伴いまして、その下の【2】で市役所バス停での停車時間ではありますが、(1)が外回りと往復ルートの停車時間です。この往復ルート(:A)というのは、上のAと対応しております。

現行の欄を見ていただきますと、現行は外回りが32分着で47分発で15分とまる。循環の外回りが15分とまって、その15分とまっている間に、往復は35分着で45分発と、10分とまる形で接続しているというものを、改正案をごらんいただきまして、往復ルートのほうは25分着で35分発で10分。この中に、この10分の中に循環の外回りが4分停車する。31分に着で35分発ということの接続を行いたいということです。

ここにつきましては、前回ご提案させていただいたのと同じになります。

(2)のほうをごらんいただきますと、太枠がありますが、ここが変更点になりまして、現行、往復ルート(:B)、一番下の行を見ていただきますと、03分に着で10分に発ということで、ダイヤ上7分の停車となっております。それを上のほうの太枠を見ていただきますと、53分着の03分発ということで、10分の停車時間ということを考えております。

市役所前のバス停から市役所までが、前は7分かかっていたものを、その調整時間を含む、7分の中の調整時間を使って、市役所にとまる往復ルートのバスの時間を10分にそろえるという改正になります。これをやらさせていただきますと、これに伴って、時刻表が、全体的に若干微修正が必要になってくるということでご提案申し上げているのが資料2-2になります。

時刻表については、微修正といいますか、今の往復ルートの変更に伴うものに変更がかかっていると。そのみの変更ということでご理解いただければと思います。

以上です。

- (座長) 往復ルート在市役所の停車時間を均等にする。その停車時間中に、前回ご了解をいただいている発着に改正をした循環ルートは、その停車中に来て、短時間で接続をすると、このような形になっているようではございますけれども、これについてご質問、ご意見等がありますでしょうか。
どうぞ。
- (委員) 今、ご説明はわかりましたが、2つ改正があって、上北台から出発することと、それから今回、10分、同じにするということ、2つの改正があって、こんな形に持っていくということですが、結果を、待ち時間のほうを比較してみると、現行はどっちにしても10分か13分ぐらいは要しているわけですが、それが4分から10分ぐらいになって、この東大和市内の居住地から駅に向かう人は、行きは4分、帰りは10分というような形になる。さっき通勤とか、いろいろ急いでいる人の話を私しましたけれども、行きはやっぱり急ぐので4分ならちょうどいいかなと思うし、帰りは若干気持ちに余裕があるから、今まで以下の10分であれば、それはそれでまだいいんじゃないかということで、これは賛成です。
- (座長) ありがとうございます。
ほかには。よろしいですか。
- (委員) この改正によって利用者数がふえるという期待をしているわけですね。
- (座長) 現状の時間設定と違って、恐らく循環ルートで市役所で長くとまることで敬遠をしている人がいる可能性があるということと、それから、乗り継ぎの仕組みはつくってあるんだけど、じゃ、乗り継ぎがスムーズな乗り継ぎになっているかというと、結局停車時間があるので、結構この乗り継ぎのために時間を要していると。そうすると、余り使えないなと思っている人がいるであろうと。この辺のところ解消できると、使ってもいいと思ってくれる人がふえるかなというあたりのところですね。
だから、それにはやっぱりこれをこういうぐらいの形で乗り継ぎができます、あるいは循環ルートはこういうふうな運行に変わりましたということをやはりきちんと告知をしないといけないんですね。
- (委員) いずれにしても、現状を何とか変えなきゃいけない状態ですから、1つの改善案として実施することに賛成します。

- （神山都市計画課長） ありがとうございます。
- （座長） ほかにご意見いかがでしょうか。
- （委員） 市役所の待機分が、従来の7分が10分になるわけですね。そういう解釈ですね。そうすると、バス停が1つふえて、なおかつ待機分が延びると、運行時間としてはきつい方向に行っているんですけども、それは全然問題ないんでしょうか。
- （神山都市計画課長） 資料2-1のほうで、調整時間というのがありまして、一番上の太枠ですね。前のバス停を28分に出て、市役所に35分に着くということで、7分見ているんですね。1つのバス停の間を7分間で見ている。これは、遅れたときのために、その調整を含めてなんです。この調整は7分要らないだろうと、そこまで要らないだろうということで、その下の太枠で、調整時間を4分に変えているんです。3分浮いてきた時間を使って、市役所にとまる時間を10分にしておりますので、太枠の2つ目の枠、21分から25分の4分あれば、1つのバス停で調整時間も含めてこれで大丈夫だろうということで、西武さんのほうの了解も得ております。
- （委員） もう一つ確認したいんですけども、この変更によって、西武さんのほうの経費がふえるということはあるんですか、ないんですか。その辺は。
- いつも何か変えると、過去の状況を見ると、利用者数が減って、それはコースとか時間の設定によるんでしょうけど、それと反比例して西武さんのほうの経費はふえていく。ですから、それに補填する金額が、かつて3,000万ぐらいだったかな、4,000万とか、今は5,000万というふうに増加の一途をたどっているんです。その辺が、私が一番、納税していく市民として、頭が痛いというか、なぜだろうと一番疑問に思っているところなんです。
- 西武さんも非常に大手の企業ですから、それなりの経費はかかるとは思うんですけども、例えばこのコミュニティバスはこれだけ別事業のような形で、独立採算ではないですけども、別のものというふうにとられているということで、全体の枠の中で計算されているのか。運営経費がなぜ増えるのかなと逆に疑問なんです。
- ですから、今回もちょっと変えたときに、また経費がふえるということもあると思うので、これはどうしたものかと。この諸税というところは、法定費です。だからこういうのは固定費に近い。運送費で、簡単にすぐ、この辺も一番、変更するたびにこ

ちらが心配しているのはそこなんです。

- （座長） 事務局から何かありますか。
- （神山都市計画課長） 起終点が変わるだけなので、基本的には経費に影響はないというふうに思っています。
- （委員） この（１）（２）に関する変更に関しましては、説明のとおり、起終点の変更という形、それから時間の配分の変更という形なので、乗務員の実働時間とかに跳ね返ってくるものではないので、これに関しては経費の増加は招かないものになります。この後の予定では、休日ダイヤの増減によるものとかは、逆に乗務員の勤務時間の短縮も図れるので、そこら辺では逆に経費を詰められるのかなと考えております。
- （座長） ほかになければ、この往復ルートの方の時間の調整によって、どちら方向も10分間停車をして、接続に関しては、この下の表のような形で行うというようなことで、特にご異議ございませんか。

（「なし」という声あり）

ありがとうございました。それでは……

- （委員） 先ほどの総合福祉センターを開設すると同時に、そこに停留所を設けて、きょう決定しないと10月1日に改定できないという、これはいいんですかね。
- （神山都市計画課長） きょう決定していただければ。
- （座長） 今はとりあえずそのダイヤの設定についてお伺いしました。
- （委員） はい。
- （座長） それで、だからこの往復ルートの市役所の停車時間を均等に設定するということ、それから起終点変更に伴うダイヤ改正についてということにつきましては、ご了解いただいたということで。

もう一つの総合福祉センターの開設、これが一つの改善ダイヤの転機というようなものなわけですけれども、これについて停留所の新設につきまして、何かご意見ござ

いますか。これについてもよろしいですか。

(「はい」という声あり)

じゃ、特にご異議なければ、これはこの案のとおり、総合福祉センターのバス停を開設するというご了解をいただいたということにさせていただきたいと思えます。

それでは、議事③ちょこバス停留所の名称について、説明をお願いします。

- (神山都市計画課長) それでは、ちょこバスの名称についてご説明いたします。資料につきましても、資料2-2をごらんください。

資料2-2は、3枚時刻表がついております。この時刻表の中で朱色の網かけをしてあるところが何カ所かありますけれども、この朱色の網かけのところを、バス停の名称を新設もしくは変更したいバス停であります。

それでは、最初の時刻表ですね、循環のほうの内回りのバス停ナンバー2番、朱色のところ、左上、「立野東公園南」というふうになっております。ここは今、現行では「みのり福祉園北」というバス停になっています。循環ルートの中央通りにあります「みのり福祉園北」というバス停が、このみのり福祉園の機能が総合福祉センターの中に移動します。ということで、みのり福祉園が廃園になりまして、現状の「みのり福祉園北」というバス停がちょっと合わなくなっていました。

それで、今このバス停の北側に、区画整理地内に立野東公園という公園を新設しております。そこの南、立野東公園の南ということです。そういうバス停に名称変更をしたいというのがまず1点目でございます。

続いて、時刻表のほうを2枚めくっていただきまして、往復ルートのほうの時刻表をごらんください。

往復ルートの時刻表のほうは、4カ所、朱色で塗ってあるところがあります。43番の「市民体育館」、ここは副停留所の名称を入れてあります。「(戦災建造物「変電所」前)」ということです。市のほうでは、こちらのほうをPRしております。市外からお越しになる方も、ここは戦災建造物の変電所があるということをご理解いただいて、利用促進につなげたいという意味を込めまして、今回この副停留所の名称を追加しております。

その下に、「未定」と書いてありまして、まだバス停の番号は未定なんですけれども、玉川上水駅との間に、「総合福祉センター「は〜とふる」」という愛称でバス停をつくりたい。この「は〜とふる」の伸ばすのは、曲がっている「は〜と」ということです。

バス停の名称につきましては、2カ所修正で、1カ所新設ということで、この3点をご提案したいと思っております。

以上です。

- （座長） ただいまの件について、ご質問があれば、どうぞ。
- （委員） 「は～とふる」と、それから「市民体育館」については、もう全く異議なしで、いいんじゃないかと思います。「立野東公園南」、これは「立野東公園」だけとか、あるいは「東公園前」とかいうようにはならないのでしょうか。1つの停留所の中に「東」と「南」と両方がつくのは、ちょっと混乱しやすいかなと思うんですが。
- （座長） いかがでしょうか。
- （神山都市計画課長） ちょっとバス停から接してはいないんですね。中央通りに接しているわけではありませんで、建物があつて、バス停から公園がちょっと望めないかもしれないという感じです。こういう場合、名称ってどういうふうにつけるんですかね。「入口」とか。「入口」も変ですよ。
- （委員） 「立野東」自体が地名だから、「東」というのが入っちゃうのはやむを得ないのかなと。逆にその「南」が入っていないことで、目の前にあるかと思っただけじゃないかというご指摘を受けるかなというところもあるので、明確な規定はないんですけれども、そんなことで。私も、すみません、この位置関係がわからないので、何とも言えないんですけれども。
- （委員） これ、「立野」が名称ですけれども、「東公園」というのは立野地区の東のほうにある公園だと思うんです。「立野東」というのが地名ではないので。
- （神山都市計画課長） 「立野東公園」が固有名詞。
- （委員） これ、どういう種類の公園なんですか。児童公園とか福祉公園とかあるでしょう。何か公に決まった名前かなと思って。

- (内藤委員) 区画整理事業でつくった公園として、街区公園の位置づけになっている公園です。面積が0.24ヘクタール。ちょうどこの現在のルート図の「みのり福祉園北」の「北」という字の上の部分あたりに隠れてしまっていますので、先ほど課長から説明があったように、中央通りに面していなくて、1ブロック北側にある公園です。ですから、ちょっと、面していればそのものの名称でも問題なかったかなという気もするんですけども、固有名詞で「立野東公園」という、そこら辺がありますので、その南なんだということのほうが、少し離れているというイメージがつくのかなという感じです。
- (委員) バス停としては、そのまま使うわけですね。みのり福祉園北と同じですね。ちょうど使いますので。これはどっちかということ、場所をはっきりあらわしたほうがいいんじゃないですか。中央通りと、いちよう通りというか、の角にあるよというよな、そういう表現のほうがよくはないですか。
- (内藤委員) 角ではなくて、中央通り側からじゃないと、あとはもっと北側からじゃないと、回って入れないんですね。ちょっとこの地図をベースに。
- (委員) ああ、そうか。
- (委員) 私たち、立地がわからないので、適切な名前にしていただくということで、ちょっとこの「東」と「南」が1つの停留所の中にあるのがいいのかなと思っただけなので、ぜひそれは現地を見ていただいて検討していただければ。
- (委員) ここはもともと福祉園があったからつくった停留所ですか。
- (内藤委員) そうですね。公共施設をある程度結んでいこうとする循環ルートの中で、ある程度、スパン割りしていく中でもこのあたりがよかったということで、設置した停留所です。
- (委員) そうすると、福祉園そのものは市のそれから外れるわけですね。
- (内藤委員) そうですね。別の利用をしていくことを、検討を始めているところです。もうみのり福祉園ではなくなるということです。すぐかわりの施設が入るのであれば、

④往復ルートへの日・祝ダイヤの導入についてという資料は、時刻表です、資料2-2の時刻表の3枚目をごらんいただきたいと思います。

こちらの時刻表で赤枠でくくってあるところが、朝の便と夜の便、赤枠でくくってあるところが2カ所あると思います。こちらの便につきましては、日・祝ダイヤとして、日曜日と祝日は運休させていただいたらどうかというご提案を今回させていただきますと思います。

前回お話をお出ししたときには、乗降量の調査をしてからだというお話がありましたので、今回調査したのがもう1枚めくっていただいた3-1になります。調査をいたしましたのは4月の3日間、10日と17日と24日の日曜日に調査をしております。左側が朝で、右側が夜ということになります。

朝のほうをごらんいただきますと、4月10日の欄を見ていただきますと、7時20分からの便は誰もお乗りになっていないということです。それから、7時45分からの便も誰もお乗りになっていないということです。この網かけをかけたところが今回、日曜と祝日だけ減便したらどうかというところになります。

4月17日の朝をごらんいただきますと、7時20分からのところは、「東大和市駅」からお二人乗っていると。そして、7時56分、「玉川上水駅」からもお一人乗っていると。そして、7時58分に「南街」で1人おりられているということです。

それから、4月24日につきましては、7時20分からの便については誰も乗っていないと。そして、7時48分「いちょう通り」からお一人乗られていて、7時49分「東大和グリーンタウン」からお一人乗られていて、7時56分の「玉川上水駅」でお二人おりられている。そして、8時14分「都営向原アパート」からお一人乗られているといったような状況です。

それから、夜の便になりますけれども、夜の便の網かけのところは、19時23分から19時35分、これは3日間とも、10日も17日も24日も乗降はいらっしゃいませんでした。

それから、一番右側の網かけのところをごらんいただきますと、真ん中の4月17日、ここだけ乗降がありました。19時51分の「南街」からお一人乗られていて、19時56分の「玉川上水駅」のところで1人おりられています。それから、19時58分の「南街」のところから3人乗られていて、一番最後、20時20分の「東大和市駅」で3人がおりられているというような状況になっております。

これを見ますと、実際にお乗りになっている方なんですけれども、朝のところ、一番左の枠をごらんいただくと、乗車が2人、降車が2人ということで、この場合は多分同じ人だと思うので、2人、延べで4人ですけれども、人間の数で言うと2人に

なります。

その右側のほうを見ていただきますと、4月17日、乗車が1、降車が1、「※1」というのが合計になります。4月24日の乗車が3、降車が2ということで、これを足すと、7なんですけれども、単純に乗っておりたというふうに考えれば、単純計算でいくと、7ということは3.5人。切り上げると4人ぐらいの利用ということでございます。

一番右側のほうをごらんいただきますと、乗車が4人、降車が4人なので、人間の数でいくと4人、延べでいくと8人といったような形になります。

単純計算の部分も入っていますけれども、人間の数でいくと、3日間で10人ということになって、延べでいくと20になります。

続きまして、資料3-2をごらんいただきたいと思います。

3-2は、便ごとの人数になります。これは西武さんのほうで毎回つけていただいているものです。便ごとなので、今回減便を提案しているところ以外の部分も入ったところ。始発から終着までの1便当たりの乗車人数の一覧になります。

ごらんのようでした、一番下に平均を入れてありますが、7時20分発、7時35分に着の便は、1便当たり平均で0.2人。7時45分に「東大和市役所」を出発して、8時35分に往復して「東大和市役所」に着の便は、平均すると1.4人。18時45分に「東大和市役所」発で、往復して「東大和市役所」に19時35分に戻ってくる便。これは往復で1便当たり2.3人、19時45分に「東大和市役所」を出て、20時20分に「東大和市駅」、駅が終点のこの便は1便当たり1.8人という状況になっております。

続きまして、資料4-1をごらんください。

年末年始の運行（案）についてということです。前回は12月31日を運休ということでご提案しておりますが、今回は、1月1日は従来どおりの運休で、それ以外の日・祝につきましては、日・祝ダイヤを入れさせていただいたらどうかというご提案です。太枠の下から4行目に合計の人数がありますけれども、乗車の人数が29日火曜日が266、30日水曜日が223、31日木曜日が190、2日の土曜日が214、3日の日曜日が226人といった状況です。

真ん中に参考というのがございまして、平成27年4月から28年3月、1年間の平均をとってみますと、日・祝が242人ということです。先ほど申し上げました29日から3日までの平均が223.8人になっておりまして、人数からいいましても、日・祝より若干少ない状況ですので、日・祝ダイヤが適当ではないかというふうに考えております。

【2】各市の状況についてということで、年末年始の期間中、東大和市を含めた23市がどういう運行をしているかといった表であります。全て通常どおり運行しているというのは13市です。運休日を設定しているという市が4市ありました。

4市の内訳ですけれども、6日間全部運休しているというのが1市、5日間運休しているというのが1市、4日間運休しているというのが1市、1日運休しているというのが1市で、これが東大和市になります。

それ以外ですね、休日と臨時ダイヤを年末年始に設けているというのは、6市ありました。6日間全部を休日・臨時ダイヤにしているのが3市、5日間休日・臨時ダイヤにしているのが1市、3日間休日・臨時ダイヤにしているのが2市という状況でございます。

すみません、ちょっと1つご説明するのを忘れていましたけれども、先ほどの往復ルートに日・祝ダイヤを入れたときの効果額でありますけれども、経費が22万1,000円の減。運賃の減が3万2,000円で、差し引き18万9,000円の効果額と見ております。先ほどの往復ルートに日・祝ダイヤを入れる。経費が22万1,000円の減。運賃の減が3万2,000円。差し引きの効果額が18万9,000円。

それから、今申し上げました年末年始ダイヤの導入、こちらにつきましては、経費の減が2万9,000円。運賃の減が8,000円。効果額が2万1,000円。経費の減が2万9,000円。運賃の減が8,000円。効果額が2万1,000円。合計しますと、効果額は21万円という概算が出ております。

説明は以上です。

○（座長） ありがとうございます。

ただいまのご提案について、ご意見、あるいはご質問がありましたらお願いします。いかがでしょうか。

西武さん、通常の路線バスは、年末年始ってどういう運行になっているんですか。

○（委員） 通常は、29日が平日、30日が休日ダイヤ、それから31から3日が年末年始の特別ダイヤという形で、休日ダイヤよりももう少し本数を減らしてやっています。

○（座長） 立川さんも大体同じような。

- （委員） 大体同じですね。うちの場合は、29日は通常運行で、30日が休日、31日の休日をさらにお尻を短くした形で、1、2、3が正月ダイヤです。
- （座長） 都営バスさんも似たような。
- （委員） そうですね。よっぽどの観光地、浅草とかああいうところでなければ、減らしていくような形で運行しています。
- （委員） そういう意味で言えば、日・祝じゃなくて、いわゆる年末ダイヤを設定するという考え方は悪くないと思いますけどね。
- （座長） 実質的な利用の実態も今回見えてきているというあたりから考えると、この休日ダイヤの往復ルートで、前後を外すということになりますが、いわゆる始発部分と最終部分の1ルート分を外すという形になりますが、これと、それから年末年始、特別ダイヤという考え方ももちろんあるだろうとは思いますが、とりあえず少し少なめの休日ダイヤで運行するというのは、妥当なところかなというふうには思いますけれども。特にご意見がなければそういう形で進めさせていただければと思いますが、いかがでしょうか。特に問題があるというご意見はありますか。
- （委員） ありません。
- （委員） 効果額が21万円というのは、全体の経費からすると0.0何%ぐらいなのですが、やはり実情に合わせて、変更もやむを得ないと思います。
- （座長） ほかはよろしいでしょうか。何かありますか。
- （委員） ちょっとこの数字の見方がよくわからないんですよね。この資料1-4のところにも、実は17日の日曜日ってあるんですよね。これと、この今新しくいただいたほう、説明いただいたほうの17日というのがね、同じ日なのかな、これ。
- （神山都市計画課長） はい、同じです。
- （委員） それで何かこれで比較できないかなとそう思って、ずっと見ているんですけ

れども、なかなか17日以外の日が入ってきて、この日をどう考えればいいのかというのでいくと、何かぎりぎりのところが出てこないかなと思って今見ていたんですよ。

資料1-4のところを見ると、必ずしも切ろうとしているところと、その次の間の断絶というか、切るところは少なく、やれないところは多いというのが、必ずしもきちんとは出てこないんですね。ところが、こちらの新しい3のほうの資料を見ると、一応3日間やったところで見れば、確かにそうだなという気がするので、しようがないかなという感じがしているところです。

以上です。

○（座長） ほかはよろしいですか。

それでは、往復ルートでの日曜の朝晩のカットと、それから年末年始の5日間について、日曜ダイヤを採用するという点については、そのような形で進めてよろしいでしょうか。

（「はい」という声あり）

それでは、そのように進めさせていただきます。

そうすると、それを含めて10月からのスタートということですね。はい。

それでは、きょう合意いただいたこと、往復ルートの市役所での停車時間のこと、それから停留所名の変更、停留所の新設、それから往復ルートへ日曜・祝日ダイヤの導入、年末年始のダイヤを日・祝ダイヤで運行する、このことを含めて、前回ご同意いただいている起終点の変更をあわせて、10月からの実施に向けて準備を進めるといことにさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、用意された議題は以上になります。

あとその他ですけれども、皆さんから何かございますでしょうか。

事務局からは何かありますか。

○（神山都市計画課長） それでは、1件報告だけさせていただきます。

前回は報告させていただいたんですけども、前回は市議会のほうに陳情が出たというお話をさせていただきました。内容は、無料日を設定したらどうかということと、あと交通会議以外に市民の会議を設けたらどうかと、そういう内容だったんですけども、それは不採択ということになりました。それも前回報告させていただいております。

今回の6月の議会でも陳情が出ていまして、今度は建設環境委員会が主催して、ちよこバス事業について市民の意見を聞く会を開催することという陳情が6月の議会

でも出ました。議会のほうで審議いたしまして、これは不採択という形になっております。

以上、報告させていただきます。

○（座長） ありがとうございました。

特にほかになければ。今後の予定等については、今は特にいいんですか。

○（神山都市計画課長） 10月1日で変えるのに一生懸命やっけてまいりますので。

○（座長） わかりました。

それでは、議題は全て終了いたしましたので、以上をもちまして平成28年度第1回東大和市地域公共交通会議を閉会いたします。

どうもありがとうございました。